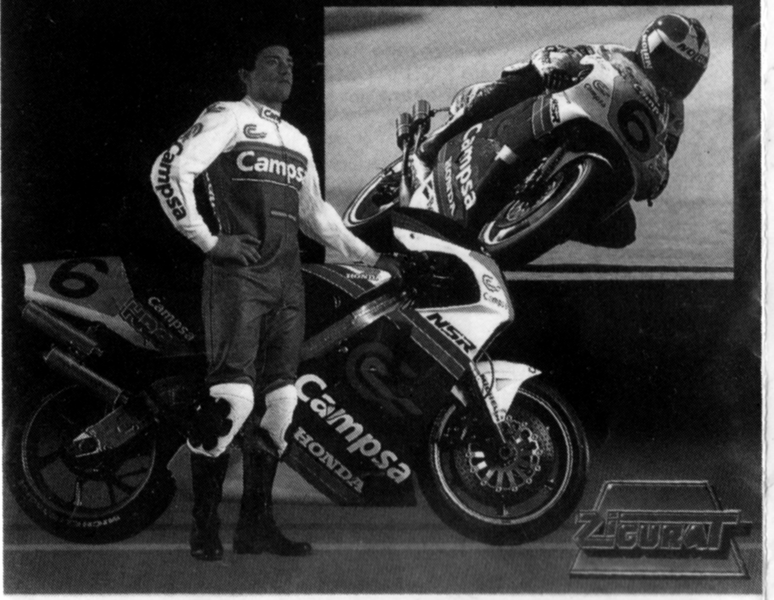
Sito Pons
500 c.c. Grand Prix



SITO PONS
500 CC GRAND PRIX

EL MUNDIAL DE 500 C.C.

La categoría de los 500 c.c. es la más difícil y emocionante de las cilindradas que concurren en el Campeonato del Mundo de Velocidad. Tanto es así que la permanente lucha de las fábricas japonesas, que año tras año se afanan en diseñar motocicletas de mayor potencia y menor peso, han hecho de los 500 c.c. una cilindrada donde sólo tienen cabida un selecto grupo de pilotos que están al máximo nivel técnico. Controlar el empuje brutal de casi 170 CV con apenas 120 kg. de peso en una motocicleta moderna de 500 c.c. así lo exige. Existen pocos pilotos en el mundo capaces de llevar al límite una de estas motos, lo cual, entre otras razones, ha supuesto que las parrillas de salida de los Grandes Premios de 500 c.c. sean cada vez más escasas en número de participantes. Todo ello ha llevado a la Federación Internacional de Motociclismo (FIM) a plantearse una reducción de la potencia máxima permitida y un aumento del peso mínimo, entre otras posibles medidas, para hacer más "humanas" de pilotar las máquinas actuales. Pero casi todos los pilotos de la "Categoría Reina", como se ha dado en llamar a los 500 c.c., piden, al contrario, ¡más potencia para el año que viene! Hay división de opiniones, pero los aficionados más puristas defienden la actitud de los pilotos, arguyendo que éstos están demostrando que es posible llevar estas motos al límite. Defienden que no debe desaparecer el espectáculo de cualquier piloto de 500 c.c., controlando las impresionantes derrapadas al salir acelerando de las curvas, o los frenéticos cambios de apoyo del cuerpo, con la rueda delantera por los aires, para afrontar el siguiente viraje...

SITO PONS

Si existe un profesional del motociclismo, ése es Sito Pons. Su dedicación, su gusto por las cosas bien hechas, su máxima entrega para conseguir el perfecto funcionamiento del equipo que dirige, hacen de él uno de los más carismáticos pilotos del Mundial de 500 c.c. Su espectacular trayectoria deportiva desde aquel ya lejano 1979, cuando venció en la copa de promoción de aquellos tiempos (la Copa Bultaco Streaker) con diecinueve años, ha dejado inagotables posos de gloria para el motociclismo español, y deja translucir una constante en su carrera: cuando se fija una meta, Sito lucha con toda su capacidad hasta conseguirla. Valga como prueba una frase suya cuando, recién conquistado en 1989 su segundo título de 250 c.c., y tras unas primeras pruebas con la 500 c.c., dijo: "El Mundial 1990 ya ha empezado para mí."

Sito es un gran trabajador, pero su capacidad innata como piloto no le viene a la zaga, su serenidad y capacidad de análisis en la pista le permiten adoptar la estrategia precisa para cada circunstancia. Es capaz de aguantar los ímpetus de sus rivales a la salida de un Gran Premio, para asestar el golpe definitivo en el momento justo, lo que, en numerosas ocasiones, le ha valido la victoria en las últimas vueltas de una carrera. Su "finura" en el pilotaje contrasta con algunas brusquedades a veces innecesarias que otros pilotos realizan perdiendo tiempo e incluso provocando situaciones de alto riesgo. Porque sus mecánicos e ingenieros dicen de él que es un excelente piloto, pero a la vez seguro y un gran probador, por lo que la puesta a punto de su montura se afina siempre al máximo gracias a sus consejos y anotaciones. Incluso Honda ha tomado buena nota de muchas modificaciones en su moto oficial de 250 c.c. para las versiones sucesivas.

PALMARES DEPORTIVO

— 1979: Campeón Copa Bultaco Streaker.

— 1980: Entra en la escudería Siroko. Primera prueba internacional, en las 100 millas de Paul Ricard.

— 1981: Primer Gran Premio disputado en Francia. Termina el vigésimo primero en el Mundial de 250 c.c. Subcampeón de España de 250 c.c.

— 1982: Decimoquinto clasificado en el Mundial de 250 c.c.

— 1983: Decimoctavo clasificado en el Mundial de 250 c.c.

— 1984: Cuarto clasificado en el Mundial de 250 c.c. Primera victoria en un Gran Premio, en el Jarama (España).

— 1985: Primera incursión en los 500 c.c. de la mano del equipo oficial Suzuki. Duodécimo en el Mundial de 500 c.c.

— 1986: Consigue una Honda oficial 250 c.c., y crea el equipo CAMPSA-HONDA. Subcampeón del Mundo de 250 c.c., con dos victorias en Grandes Premios.

— 1987: Tercer clasificado en el Mundial de 250 c.c. (empatado con el segundo), con una victoria en el Gran Premio de Argentina.

— 1988: Campeón del Mundo de 250 c.c., con cuatro victorias en Grandes Premios.

— 1989: Campeón del Mundo de 250 c.c., con seis victorias en Grandes Premios.

— 1990: Pasa a 500 c.c. con una Honda oficial. Consigue dos quintos puestos. Décimo en el Mundial de 500 c.c.

La temporada pasada ha sido dura por la adaptación a una nueva cilindrada, pero ya empezó a demostrar que ha llegado con el único objetivo de vencer: unos excelentes entrenamientos en el Gran Premio de USA (Laguna Seca), colocándose en primera línea de parrilla de salida (o también en Austria, donde estaba sólo a medio segundo de la Pole Position), y una gran carrera donde sólo la mala suerte en forma de avería, le impidió alcanzar el podio, nada más son un aperitivo de lo que, a buen seguro, nos prepara Sito para el año que viene. Su décimo puesto en el Mundial de este año ha sido causa de la mala fortuna, después de no participar en nada menos que cinco Grandes Premios tras sufrir una caída en Yugoslavia que nunca debió producirse: sus neumáticos no eran "serie A" (los mejores) como los de los pilotos de cabeza con los que estaba luchando. A pesar de ello, su arrojo y experiencia le han permitido estar con los de cabeza, a pesar de esta diferencia de neumáticos. Démosle tiempo, pero podría ser que dentro de poco, el que ya es primer y único español que ha vencido un Mundial en la categoría de 250 c.c., se convirtiera también en el primero en adjudicarse un título de 500 c.c.

LA MOTO: HONDA NSR 500 c.c.

La HONDA NSR sigue destacando entre las demás 500 c.c. por la impresionante potencia que entrega su motor, lo que, unido a su reducido peso, hace que el piloto tenga que poner toda su concentración para dominar los movimientos violentos que aparecen continuamente al acelerar con brusquedad. El chasis, que es quien tiene que aguantar las impresionantes flexiones y torsiones que se producen al aplicar semejante potencia al asfalto, es uno de los apartados donde el prestigioso ingeniero del equipo, Antonio Cobas, tiene más trabajo que realizar. Con la HONDA NSR es dificilísimo tomar una curva muy lenta, y los cambios rápidos de dirección son igualmente complicados. En cambio, la HONDA es sólida como una roca en curvas rápidas, y esto permite aprovechar su excelente potencia a alto y medio régimen.

FICHA TECNICA

— Motor: V-4 a 120º dos tiempos, refrigerado por agua, admisión por láminas.
— Cilindrada: 499 c.c. Diámetro por carrera 54 × 54,5 mm.
— Potencia: Más de 160 CV a 12.000 r.p.m.
— Carburación: 4 carburadores Keihin de 36 mm.
— Encendido: Shindengen computerizado CDI.
— Cambio: 6 velocidades.
— Embrague: Multidisco en seco.
— Chasis: Doble viga de aluminio con elementos de extrusión.
— Suspensiones: Delantera: Horquilla Showa invertida con barras de 43 mm. Trasera: Amortiguador Showa con sistema Pro-Link.
— Frenos: Delante: 2 discos Nissin de 332 mm. de acero con pinzas Nissin de cuatro pistones. Detrás: un disco Hitco de 196 mm.
— Neumáticos: Delante: Michelin radial 13/60 16. Detrás: Michelin radial 18/67 17.
— Lanzamiento y avance: 22º, 83 mm.
— Peso: 124 kg. (sin gasolina).
— Distancia ejes: 1.395 mm.
— Distribución de pesos: 54/45%.

En el juego se ha puesto especial interés en su movimiento: "caballitos", inclinadas con la rodilla por los suelos, la ejecución de las caídas, son sólo algunos ejemplos de ello. También se ha tratado de dotar a la moto de la mayor similitud posible con las de verdad en los aspectos de motor y aceleración: nuestra HONDA NSR 500 c.c. tiene curvas de potencia y par motor (algo simplificadas, por supuesto), y la frenada tiene cierta progresividad (simulando el juego de una maneta de freno real), esto es, al empezar a pulsar el freno, empieza a frenar cada vez más hasta llegar a un máximo.

EL JUEGO

En el desarrollo del juego existen varias opciones:

O empezar: Pasa al submenú:

O empezar Mundial: Esta opción permite disputar el Campeonato del Mundo de Motociclismo de 500 c.c. corriendo los **catorce Grandes Premios** que lo componen.

El jugador debe tomar el papel de Sito Pons a los mandos de su **Honda NSR 500 c.c.** oficial y luchar en cada carrera contra otras **siete** grandes estrellas de la cilindrada reina: **Kevin Schwantz, Wayne Rainey, Eddie Lawson, Wayne Gardner, Michael Doohan, Kevin Magee y Randy Mamola.** En cada carrera hemos de disputar unos Entrenamientos Oficiales, en los que debemos completar una vuelta al circuito para conseguir un puesto en la Parrilla de Salida. Si en los entrenamientos se sufre una caída grave, no podremos disputar el Gran Premio (DNQ, Did Not Qualify, no clasificado). En ese caso, el ordenador nos muestra una vuelta al circuito, enseñándonos las marchas y revoluciones con que se toman normalmente las curvas para que nos vayamos familiarizando con él. También nos mostrará la carrera (sin nuestra presencia). Si no hemos tenido incidentes en los entrenamientos, pasaremos a disputar el Gran Premio a un total de tres vueltas, y nos situaremos en el lugar de la parrilla de salida que corresponda al tiempo obtenido en entrenamientos. Al finalizar cada Gran Premio el programa nos facilitará una **clave** con nuestros resultados hasta el momento, para poder continuar el campeonato otro día.

La puntuación por los resultados en una carrera es la siguiente:

1.° 20 puntos.
2.° 17 puntos.

3.° 15 puntos.
4.° 13 puntos.
5.° 11 puntos.
6.° 10 puntos.
7.° 9 puntos.
8.° 8 puntos.
DNF (Did Not Finish), no terminar una carrera, 0 puntos.

1 Carrera: Esta opción nos permite disputar un solo Gran Premio en el circuito que seleccionemos, siguiendo los mismos pasos (entrenamientos/carrera) que en el apartado anterior.

2 Carrera anterior: Te permite continuar un campeonato donde lo dejaste anteriormente, para lo cual te solicitará una clave.

3 Practicar: Esta opción sirve para entrenar durante el tiempo que deseemos en el circuito que elijamos. En este caso, no habrá otros pilotos en pista, y los accidentes no te excluyen de la prueba. Para salir de esta opción pulsar la tecla **ABORT.**

4 Demo: Esta interesante opción nos permite seguir un campeonato completo en modo demo, esto es, sin correr nosotros mismos, pero viendo las carreras como si de una retransmisión de TV se tratase. El ordenador, nos mostrará las evoluciones de Sito Pons en entrenamientos y carrera, y sólo si Sito sufriera alguna caída, pasaría a ofrecernos imágenes de los otros pilotos. En este modo se puede disfrutar de la emoción de un Mundial completo, con las diferentes alternativas en la clasificación, ya que la DEMO no está preestablecida, y cada carrera es diferente a la anterior debido a la inteligencia propia de cada piloto. En modo DEMO, no se facilitan claves, por lo que si queremos presenciar un Mundial, debemos esperar a que finalicen los 14 Grandes Premios.

1 Teclado: Las teclas preestablecidas son las siguientes:

SPECTRUM	AMSTRAD	MSX	PC COMPATIBLES	
Q	Q	Q	Q	ACELERAR
A	A	A	A	FRENAR
O	O	O	O	IZQUIERDA

SPECTRUM	AMSTRAD	MSX	PC COMPATIBLES	
P	P	P	P	DERECHA
ESPACIO	ESPACIO	ESPACIO	ESPACIO	CAMBIO
M	ESC	STOP	Z	PAUSA
Z	Z	Z	ESC	ABORT

Esta opción sólo hay que elegirla cuando queremos redefinir las teclas de control.

2 Joystick: Permite elegir el joystick para control permaneciendo las teclas de Abort y Pausa en el teclado.

3 Dificultad: Esta opción sirve para elegir el nivel general de dificultad en el juego. Actúa de la siguiente manera:

NIVEL 1: El cambio es automático, y las probabilidades de que se produzca una caída por frenar o acelerar indebidamente (cuando la moto está en la máxima inclinación) son escasas. La inteligencia del resto de los pilotos se encuentra en su nivel básico, por lo que los tiempos que realizan serán peores que en niveles más avanzados.

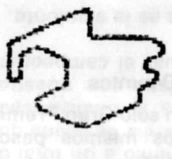
NIVEL 2: El cambio permanece automático; ya existen más probabilidades en las caídas y la inteligencia de los rivales es superior.

NIVEL 3: El cambio pasa a ser manual; las probabilidades de caer por errores al acelerar o frenar aumentan; la inteligencia de los pilotos se acerca a su nivel máximo.

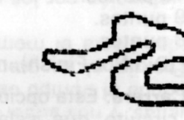
NIVEL 4: Se trata de la dificultad máxima. El cambio es manual, las caídas tienen la máxima probabilidad y la inteligencia de los rivales es máxima.

La dificultad actúa sobre todas las opciones, de forma que, por ejemplo, podemos disfrutar de 4 niveles en el modo DEMO o en un Mundial al completo.

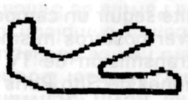
LOS CIRCUITOS



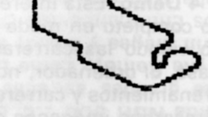
1. LAGUNA SECA
Gran Premio EEUU.
Longitud: 3.535 m.



2. JEREZ
Gran Premio de España.
Longitud: 4.218 m.

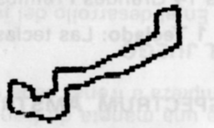


3. MISANO
Gran Premio de Italia.
Longitud: 3.488 m.

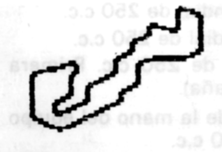


4. NURBURGRING
Gran Premio de Alemania.
Longitud: 4.542 m.

5. SALZTBURGRING
Gran Premio de Austria.
Longitud: 4.225 m.



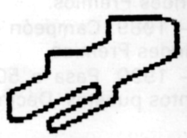
6. RIJEKA
Gran Premio de Yugoslavia.
Longitud: 4.168 m.



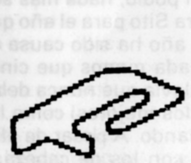
7. ASSEN
Gran Premio de Holanda.
Longitud: 6.134 m.

8. SPA FRANCORCHAMPS
Gran Premio de Bélgica.
Longitud: 6.976 m.

9. LE MANS
Gran Premio de Francia.
Longitud: 4.430 m.

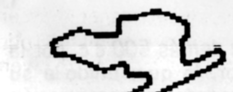


10. DONINGTON PARK
Gran Premio de Inglaterra.
Longitud: 4.020 m.

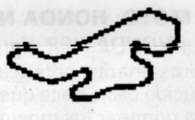


11. ANDERSTORP
Gran Premio de Suecia.
Longitud: 4.031 m.

12. BRNO
Gran Premio de Checoslovaquia.
Longitud: 5.394 m.



13. HUNGARORING
Gran Premio de Hungría.
Longitud: 4.014 m.



14. PHILLIP ISLAND
Gran Premio de Australia.
Longitud: 4.450 m.

PILOTAJE

Para obtener buenos tiempos en una 500 c.c. se debe aprovechar ante todo su potencia descomunal. Para ello, es más rentable apurar la frenada al límite antes de las curvas, para tomarlas casi en ángulo recto y acelerar en seguida a la salida de las mismas. Para ello es necesario tener mucho tacto con el acelerador para controlar la entrega brusca de potencia, que puede provocar una derrapada demasiado violenta, originando una caída. En el juego, por esta razón es recomendable no acelerar por encima de la zona roja de revoluciones (donde se encuentra la máxima potencia) cuando la moto se halla en la máxima inclinación. En cuanto a las frenadas podemos confiar plenamente en la eficacia de los frenos, pero no debemos tampoco emplearlos demasiado mientras estemos inclinados, porque esto podría suponer una pérdida de adherencia en el neumático delantero que nos llevaría por los suelos. Debemos fijarnos bastante en los carteles que, a ambos lados del asfalto, nos marcan las distancias a la siguiente curva. Los hay de 150, 100 y 50 m., y sirven de referencia indispensable a la hora de frenar o comenzar a inclinar nuestra máquina.

Debemos intentar evitar los choques con otros pilotos, esperando el momento oportuno para adelantar. Si la colisión se produce con una diferencia escasa entre las velocidades de los dos implicados, el efecto será como si ambos corrigiesen ligeramente su trayectoria tras el contacto entre sus carenados. Si en cambio, la diferencia entre sus velocidades fuera grande, se produciría la caída de ambos.

Para girar, el sistema de control elegido hace que, una vez queramos dejar de girar nos baste con dejar de pulsar la tecla de giro

en esa dirección y la moto automáticamente pasará de estar inclinada a recuperar su posición recta.

El sistema de cambio de marchas, como se explica más arriba, puede ser automático o manual. En el primer caso, sólo tenemos que preocuparnos de inclinar, acelerar y frenar. En el segundo debemos cambiar de marcha, para lo cual se utiliza el sistema siguiente: si estamos acelerando, al pulsar la tecla de cambio, pasaremos a una marcha más larga (por ejemplo, de segunda a tercera); si estamos frenando o simplemente cortamos gas (dejamos de acelerar), al pulsar la tecla de cambio pasamos a una marcha más corta, esto es, reducimos (por ejemplo, pasamos de cuarta a tercera). Es importante saber utilizar el cambio (en el modo manual) para hacer buenos tiempos. A medida que aceleramos, debemos ir cambiando a marchas más largas que permitan velocidades superiores. Este cambio de marcha debemos hacerlo cuando las revoluciones estén cerca de la zona roja (o en ocasiones dentro), para aprovechar a tope la aceleración de cada marcha. Al contrario, cuando frenamos, por ejemplo, al acercarse una curva, debemos reducir de marcha, por dos razones: primero, porque el motor nos ayuda mucho a frenar, y por otro lado, porque así dejamos el motor girando a alto régimen (revoluciones altas) y podemos salir más rápido acelerando después de tomar la curva. Resumiendo, es conveniente mantener siempre el motor en la zona de máxima potencia (cerca de la zona roja del cuentarrevoluciones), y para ello debemos hacer uso continuamente del cambio de marchas.

LOS PILOTOS RIVALES

Los rivales con que tendrás que enfrentarte, no serán fáciles de ganar. Poseen una inteligencia propia que les permite tomar decisiones según transcurre la carrera. Por un lado, están dotados de una inteligencia básica según el nivel de dificultad que elijas, lo que les permite arriesgar en una frenada, o comenzar a acelerar antes o después a la salida de las curvas. De esta manera, se puede producir una carrera en grupo o también uno o varios pueden tratar de escaparse del pelotón. Los adelantamientos se suceden, y también ellos pueden cometer errores cayéndose en plena carrera. A medida que transcurre el Gran Premio, y según sea su situación en la

clasificación general del Mundial, pueden decidir arriesgar más en una vuelta para alcanzar a algún rival peligroso, por ejemplo. Todo esto se aprecia especialmente bien en el modo DEMO, donde se viven carreras emocionantes.

EL MARCADOR

1. **Mapa auxiliar del circuito:** Es especialmente útil al principio, cuando todavía no conoces de memoria los circuitos. Un punto representa tu situación en la pista, y te permite anticipar la dirección de la siguiente curva, por ejemplo.

2. **La pizarra:** Sirve para facilitarte información de lo que sucede en carrera: tu posición en carrera al pasar por meta, la vuelta que transcurre, y si ha caído alguno de tus rivales, lo que puede ser útil para que dejes de arriesgar, por ejemplo, si ha caído tu máximo oponente en la clasificación del Mundial.

3. **El cronómetro:** Te da el tiempo que estás realizando en cada vuelta, y cuando pasas por meta, se detiene un instante para que sepas el crono conseguido.

4. **El tacómetro digital (cuentarrevoluciones):** Es una de las informaciones más útiles al piloto, ya que es importante mantener las revoluciones altas para conseguir aceleraciones, reducciones, etc. Ojo a la zona roja cuando estemos en la máxima inclinación acelerando.

5. **El velocímetro:** Indica la velocidad de nuestra moto en kilómetros por hora.

6. **Marcador de marcha engranada:** Muestra la marcha engranada en todo momento, lo que nos sirve de buena referencia en el pilotaje.

INSTRUCCIONES DE CARGA

MSX: Teclear RUN"CAS:" seguido de RETURN.
Spectrum 48 K: Teclear LOAD"" seguido de ENTER.
Spectrum +2, +3 y 128 cinta: Seleccionar la opción CARGADOR.
Amstrad CPC 464: Pulsar CTRL y ENTER al mismo tiempo.
Amstrad CPC 664 y 6128 cinta: Teclear | TAPE seguido de RETURN, y seguir las instrucciones del AMSTRAD CPC 464.
Spectrum 128 disco: Elegir la opción CARGADOR.
Amstrad disco: Teclear | CPM seguido de RETURN.
PC Compatibles: Pasar a la unidad donde se haya introducido el disco (por ejemplo la A:) y teclear SITO seguido de ENTER.

AUTORES

Productores Ejecutivos: Fernando Rada, Jorge Granados.
Grupo de Programación: ZIGURAT SOFTWARE, S. A.
Diseño general de la estructura del videojuego: Jorge Granados, Carlos Granados y Fernando Rada.
Gráficos: Jorge Granados.
Programa: Fernando Rada, Carlos Granados.
Diseño de la caja: Leit-Motive, S. A. (por cortesía de CAMPSA).
Producción: ZIGURAT SOFTWARE, S. A. Av. Betanzos, 85, estudio 2. 28034 Madrid. Tel.: (91) 739 30 23. Fax: (91) 201 58 62.
Distribución: ERBE, S. A. Calle Serrano, 240. 28016 Madrid. Tel.: (91) 458 16 58.

GARANTIA

Zigurat se compromete a reintegrar cualquier cinta o disco que tenga algún defecto de fabricación. Envía el disco o cinta defectuosa junto a tu dirección y recibirás otro/a en buen estado.

© ZIGURAT SOFTWARE, S. A. 1990. Prohibida la reproducción.